



## AUSLEGESCHRIFT 1 084 581

M 40264 II/63c

ANMELDETAG: 21. JANUAR 1959

BEKANNTMACHUNG  
DER ANMELDUNG  
UND AUSGABE DER

AUSLEGESCHRIFT: 30. JUNI 1960

## 1

Die Erfindung betrifft einen hydrostatischen Fahrzeugantrieb mit einer Pumpe, vier Einzelrad-Ölmotoren und einer Schnellgangregeleinrichtung, bei dem die beiden Einzelrad-Ölmotoren einer Fahrzeugsseite über je einen Verteiler gespeist werden, der aus einem in einer ellipsenförmigen Kammer umlaufenden walzenförmigen Läufer mit radial verschiebbaren Flügeln besteht und dessen Kammer in zwei sichelförmige, einander gegenüberliegende Arbeitsräume unterteilt ist, die über eine gemeinsame Drucköl-Zuführleitung an die Pumpe anschließbar sind.

Solche hydrostatischen Fahrzeugantriebe sind bekannt. Um die Einzelrad-Ölmotoren auf die doppelte Drehzahl zu bringen, ist es bekannt, die Hälften der Ölmotoren über die Verteiler abzuschalten. Die von den Rädern jetzt angetriebenen Ölmotoren saugen dann aus dem Ölbehälter selber an und geben das Öl wieder in die Rücklaufleitung zurück. Diese Schleppleistung, die dabei von den Rädern aufzubringen ist, wird aber zunächst von dem unter Antrieb stehenden Rädern auf den Boden übertragen, um dann vom Boden auf die mitgeschleppten Räder übertragen zu werden. Hierdurch entsteht Gummiverschleiß, und es treten Verluste in den Radnabengetrieben usw. auf.

Aufgabe der Erfindung ist es, diesen Mangel zu beseitigen.

Die Erfindung besteht darin, daß einer der Arbeitsräume jedes Verteilers durch ein Dreiegeventil von der Drucköl-Zuführleitung abschaltbar und über eine Saugleitung an einen Ölvorratsbehälter anschließbar ist.

Es wird somit zum Erzielen eines Schnellganges der Verteiler als Ölmotor und Pumpe zugleich benutzt, wodurch dem nicht von der Hauptpumpe versorgten Einzelrad-Ölmotor das Öl unter Druck zugeführt wird. Die gesamte Ölmenge, die einem Ölmotor jetzt zufließt, gibt einen Teil ihrer Energie beim Durchströmen des Verteilers an diesen ab, der diese Energie auf der anderen Seite als Ölpumpe wieder dem abgeschalteten Ölmotor zuführt.

In der Zeichnung ist die Erfindung in einem Ausführungsbeispiel dargestellt. Es zeigt

Fig. 1 einen Verteiler und

Fig. 2 die Anordnung des hydrostatischen Antriebs bei einem Vierradfahrzeug.

Der Verteiler 19 besteht aus einer ellipsenförmigen Kammer 2, in der ein walzenförmiger Läufer 3 umläuft. Der Läufer besitzt Flügel 4 und bildet in der Kammer sichelförmige, einander gegenüberliegende Arbeitsräume 5 und 6. Von der Hauptpumpe führt die Drucköl-Zuführleitung 17 zu den Anschlußstutzen 8 und 9 für beide Arbeitsräume 5 und 6, während die Ölmenge über die Anschlußstutzen 10 und 11 zu zwei Einzelrad-Ölmotoren geleitet wird.

## Hydrostatischer Fahrzeugantrieb

## Anmelder:

Dipl.-Ing. Max Adolf Müller,  
Köln, Blumenthalstr. 9

Dipl.-Ing. Max Adolf Müller, Köln,  
ist als Erfinder genannt worden

## 2

Nach der Erfindung ist nun in die Drucköl-Zuführleitung 17 für die dem Arbeitsraum 6 zugeordnete Förderseite ein Dreiegeventil 21 eingeschaltet und mit diesem Dreiegeventil eine Saugleitung 13 zum Ölvorratsbehälter verbunden. Wenn die gesamte Ölmenge einem Ölmotor zugeleitet werden soll, wird das Dreiegeventil 21 in die Stellung 21' gebracht, und dann arbeitet der Läufer im Arbeitsraum 5 als Ölmotor und im Arbeitsraum 6 als Pumpe, und für den am Anschlußstutzen 10 angeschlossenen Einzelrad-Ölmotor tritt ein Schnellgang ein.

In der Fig. 2 ist als Ausführungsbeispiel ein hydrostatischer Vierradantrieb dargestellt, bei dem von der Hauptpumpe 14 über einen verstellbaren Verteiler 15 beide Fahrzeugsseiten über die Drucköl-Zuführleitungen 16 und 17 beaufschlagt werden. Diese Drucköl-Zuführleitungen führen zu den Verteilern 18 und 19, bei denen der eine sichelförmige Arbeitsraum durch die Dreiegeventile 20 und 21 abschaltbar ist.

Der Verteiler 18 treibt die Einzelrad-Ölmotoren 22 und 23, während der Verteiler 19 die Einzelrad-Ölmotoren 24 und 25 antreibt. Nach Umschaltung der Dreiegeventile 20 und 21 in die Stellung 20' und 21' gehen die Ölmotoren 22 und 24 in den Schnellgang über, während die Ölmotoren 23 und 25 über die Verteiler 18 und 19, die jetzt als Pumpe arbeiten, ihre Energie erhalten. Die als Pumpe arbeitenden Förderseiten der Verteiler 18 und 19 saugen in diesem Falle aus dem Ölvorratsbehälter 26 die Ölmenge an, die den Ölmotoren 23 und 25 zugeführt wird.

## PATENTANSPRUCH:

Hydrostatischer Fahrzeugantrieb mit einer Pumpe, vier Einzelrad-Ölmotoren und einer Schnellgang-Regeleinrichtung, bei dem die beiden Einzelrad-Ölmotoren einer Fahrzeugsseite über je einen Verteiler gespeist werden, der aus einem in einer ellipsenförmigen Kammer umlaufenden walzenförmigen Läufer mit radial verschiebbaren Flügeln besteht und dessen Kammer in zwei sichelförmige, einander gegenüberliegende Arbeitsräume unterteilt ist, die über eine gemeinsame Drucköl-Zuführleitung an die Pumpe anschließbar sind.

einer ellipsenförmigen Kammer umlaufenden walzenförmigen Läufer mit radial verschiebbaren Flügeln besteht und dessen Kammer in zwei sichelförmige, einander gegenüberliegende Arbeitsräume unterteilt ist, die über eine gemeinsame 5 Drucköl-Zuführleitung an die Pumpe anschließ-

bar sind, dadurch gekennzeichnet, daß einer der Arbeitsräume (5 und 6) jedes Verteilers (18 bzw. 19) durch ein Dreiegeventil (20 bzw. 21) von der Drucköl-Zuführleitung (16 bzw. 17) abschaltbar und über eine Saugleitung (13) an einen Ölvorratsbehälter (26) anschließbar ist.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

FIG. 1

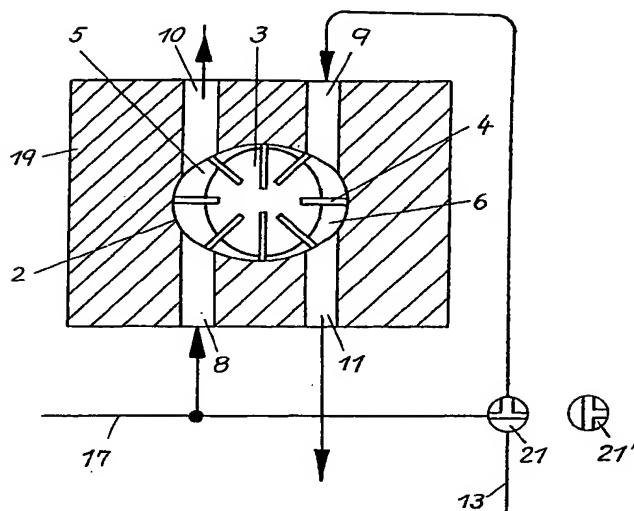
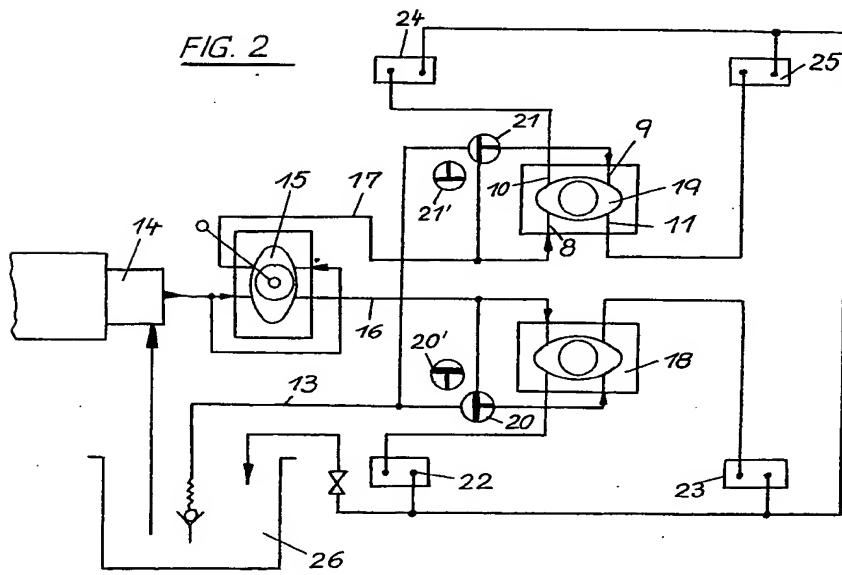


FIG. 2



009 548/249

110 PAGE BLANK (USPTO)